

Biuro Rady Awansów Naukowych

Wpływ 12-09-2023

Załącznik 110/2023

Prof. dr hab. Kazimierz Ortyński

Radom, dnia 8.09.2023 r.

Uniwersytet Radomski im. Kazimierza Pułaskiego

w Radomiu

Wydział Ekonomii i Finansów

ul. Chrobrego 31

26-600 Radom

Recenzja

rozprawy doktorskiej mgr. Konrada Owsńskiego pt. „Wpływ eco-drivingu na ryzyko ubezpieczeniowe autocasco floty pojazdów lekkich w Polsce”, Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu, Poznań 2023 r.

- I. **Podstawa opracowania recenzji**- recenzję wykonano na zlecenie Rady Awansów Naukowych Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu z dnia 26 czerwca 2023 r., na podstawie dokumentacji przewodu doktorskiego w dyscyplinie ekonomia i finanse, przesłanej przez Przewodniczącą Rady. Recenzja została sporządzona zgodnie z kryteriami oceny rozprawy doktorskiej, zawartymi w następujących aktach prawnych, tj. w:
 - Ustawie z dnia 14 marca 2003 r. o stopniach i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki
 - Rozporządzeniu Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego z dnia 19 stycznia 2019 r. w sprawie szczegółowego trybu i warunków przeprowadzania czynności w przewodzie doktorskim, w postępowaniu habilitacyjnym oraz w postępowaniu o nadaniu tytułu profesora.
- II. **Ogólna bibliograficzna charakterystyka pracy**
 1. Praca liczy 268 stron, w tym 262 strony tekstu właściwego oraz Aneks-kwestionariusze ankiet (s. 214-219). Wyniki badań zamieszczono w 17 tabelach oraz 39 wykresach.

2. Praca składa się z 4 merytorycznie powiązanych rozdziałów (s. 15-213), Wstępu (s.5-14) oraz Zakończenia (s. 206-213).
3. Bibliografia obejmuje Literaturę- 409 pozycji, w tym 95 w j. angielskim, Źródła internetowe-127 pozycji oraz Akty normatywne- 29 pozycji. Ponadto zamieszczono Spis tabel oraz Spis wykresów.

III. Ocena wyboru problematyki badawczej i uzasadnienia wyboru tematu

Oceniana rozprawa doktorska podejmuje ważny problem badawczy w sferze nauki o ubezpieczeniach. Autor odniósł się do problematyki czynników ryzyka w ubezpieczeniu komunikacyjnym autocasco samochodów flotowych. W pracy podjęto próbę określenia wpływu eco-drivingu (stylu jazdy) na wielkość ryzyka w ubezpieczeniu autocasco pojazdów osobowych użytkowanych przez podmioty gospodarcze.

Wybór obszaru badawczego jest właściwy oraz istotny dla teorii i praktyki ubezpieczeniowej, w szczególności dla zasad underwritingu w ubezpieczeniu autocasco. Problematyka zasad underwritingu oraz ubezpieczania flot pojazdów wymaga szczegółowych badań w zakresie charakteru ponoszonego ryzyka. Wykorzystanie zasad eco-drivingu oraz systemów telematycznych umożliwi opracowanie właściwych metod oceny ryzyka oraz metod finansowania jego skutków.

IV. Ocena założeń badawczych i wkładu naukowego

Konstrukcja założeń badawczych została oparta na sformułowaniu problemu badawczego, celu pracy i pytań badawczych oraz hipotezy badawczej. Ponadto wskazano na przyjętą metodykę badań. Tak określoną stronę metodyczną uważam za poprawną.

W hipotezie pracy Autor stwierdza: „... stosowanie eco-drivingu przez kierowców flot pojazdów lekkich zmniejsza ryzyko ubezpieczeniowe autocasco, w szczególności zmniejsza liczbę i wartość szkód”. Weryfikację tej hipotezy dokonano, wykorzystując wyniki badania eksperymentalnego liczby i wielkości szkód, spowodowanych przez pojazdy stosujące urządzenia telemetryczne, we flocie pojazdów lekkich w czasie codziennego ich użytkowania oraz badania ankietowego w formie pogłębionego wywiadu indywidualnego underwriterów, w zakładach ubezpieczeń prowadzących ubezpieczenia komunikacyjne w Polsce.

Cel pracy zdefiniowano jako „... określenie wpływu stylu jazdy ekonomicznej (eco-driving) na ryzyko ubezpieczeniowe autocasco”. Cel ten koresponduje z hipotezą badawczą pracy.

Podjęta w dysertacji próba autorskiego podejścia do opisu ryzyka flot samochodowych na przykładzie flot pojazdów lekkich, stosujących urządzenia telemetryczne i oceny możliwości wykorzystania tych czynników ryzyka w procesie underwritingu pojazdów w ubezpieczeniu komunikacyjnym, zawiera nowe elementy poznawcze w badaniu tego zagadnienia.

V. Ocena układu pracy

Z analizy konstrukcji recenzowanej pracy wynika, że jest ona zbudowana poprawnie. Głównymi metodami, jakie zostały wykorzystane w dysertacji były studia literaturowe, autorskie badania empiryczne- badania eksperymentalne przy wykorzystaniu telemetrii oraz badania ankietowe, a także metody analizy statystycznej i metody analizy porównawczej. Zastosowane metody badawcze są adekwatne do rozpatrywanych zagadnień. Struktura pracy jest podporządkowana przyjętym założeniom badawczym oraz logice wyводу mającego na celu zaprezentowanie wyników przeprowadzonych badań; jest także właściwa pod względem metodycznym i poznawczym. Objętość poszczególnych rozdziałów jest prawidłowa z punktu widzenia wagi zawartych w nich treści. Tytuły rozdziałów adekwatnie oddają ich treść. W sumie treść i zawartość rozprawy jest zgodna z tytułem pracy i poprawnie uwzględnia jej cele.

Rozdział pierwszy pt. „Ubezpieczenia komunikacyjne w Polsce” w pierwszej części stanowi analizę genezy i zasad ubezpieczeń komunikacyjnych, tj. ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej kierującego pojazdem oraz ubezpieczeń autocasco. W kolejnej części charakteryzuje się istotę i zakres ubezpieczeń komunikacyjnych z uwzględnieniem aktualnych rozwiązań prawnych w Polsce i na jednolitym rynku komunikacyjnym UE.

Mam krytyczną uwagę do sformułowania na s. 30 wiersz 13 oraz przypis 30: „Wysokość opłaty karnej...” w świetle art. 88 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, UFG oraz PBUK powinno brzmieć „Wysokość opłaty...”; można tu mówić jedynie o opłacie, a nie o opłacie karnej, gdyż opłata ta jest zbliżona do opłat administracyjnych nakładanych z mocy prawa.

W dalszej części rozdziału dokonuje się szerokiej i dogłębnej analizy struktury i dynamiki polskiego rynku ubezpieczeń komunikacyjnych w latach 2010-2021. W analizie tej wykorzystuje się zarówno wskaźniki odnoszące się do rozwoju rynku motoryzacyjnego jak i rynku ubezpieczeniowego.

Dyskusyjne, w tej części opracowania, jest przyjęcie wskaźnika szkodowości brutto (s. 63 wiersz 3 od góry) za miarę „...efektywności działania ubezpieczyciela...”. Niezbędne jest wyjaśnienie przez Doktoranta, jakie miary efektywności funkcjonowania ubezpieczyciela przyjmowane są w literaturze ubezpieczeniowej. Niewłaściwe jest również identyfikowanie składki zarobionej z przychodami ubezpieczyciela (s. 63 wiersz 4 od dołu) - przychodem ubezpieczyciela jest składka przypisana. Następnie sformułowanie „Zbierana przez zakłady ubezpieczeń składka...” (s. 64 wiersz 1 od góry) jest niepoprawne, gdyż w rachunkowości ubezpieczeniowej przyjmuje się metodę memoriałową, a nie kasową- w analizach ubezpieczeniowych operuje się pojęciem składki przypisanej, a nie zbieranej. Na wykresie 14 (s. 64) Autor używa sformułowania „rentowność techniczna”- wyjaśnienia wymaga, co przyjęto za miarę rentowności.

Rozdział drugi w pierwszej części odnosi się do zagadnień ryzyka, jego ujęć definicyjnych, czynników ryzyka, a także zespołu warunków i okoliczności jego realizacji. Następnie dyskutuje się kryteria klasyfikacji ryzyka oraz zagadnienie zarządzanie ryzykiem, w tym warunki wykorzystania metody ubezpieczeniowej.

W kolejnej części rozdziału charakteryzuje się problematykę flot pojazdów samochodowych oraz zasad ubezpieczenia flot samochodów oraz rolę nowych technologii i innowacji w zarządzaniu ryzykiem ubezpieczeniowym floty samochodowej.

Końcowa część rozdziału poświęcono zagadnieniom underwritingu w szczególności flot samochodowych. Analizuje się tutaj ujęcia definicyjne underwritingu, metody oceny i klasyfikacji ryzyk wykorzystywane w procesie underwritingu ze szczególnym uwzględnieniem ryzyk flot samochodowych przy ubezpieczeniu autocasco. Przedmiotem analizy są tutaj również zagadnienia kalkulacji składek (w ubezpieczeniu autocasco flot samochodów) oraz metody analizy wyników finansowych tego ubezpieczenia.

Prezentowane ujęcia w tym rozdziale uważam za poprawne, a przeprowadzane analizy i wnioski są właściwie uargumentowane.

Rozdział trzeci poświęcono problematyce eco-drivingu. W pierwszej części rozdziału prezentuje się najpierw charakterystykę eco-drivingu z różnych punktów widzenia, tj. ekologicznego, ekonomicznego i prawnego z uwzględnieniem m.in. programów UE oraz projektów finansowanych z budżetu państwa.

W kolejnej części rozdziału dyskutuje się zasady i obszary oraz sposoby stosowania eco-drivingu. Następnie poddaje się analizie wykorzystywane systemy, rozwiązania i urządzenia telematyczne wspierające kierowców oraz zarządzanie flotą w eco-drivingu. W końcowej części rozdziału zwraca się uwagę na rolę eco-drivingu w zakresie flot samochodowych z napędem elektrycznym.

Rozważania zawarte w tym rozdziale nie budzą zastrzeżeń.

Rozdział czwarty stanowi istotną oraz szczególnie wartościową część pracy- zawiera prezentację autorskich badań empirycznych oraz wnikliwą analizę ich wyników.

W części początkowej rozdziału określono metodykę, przedmiot i zakres badań. Badaniem objęto flotę pojazdów tzw. lekkich (481-573 samochodów) przedsiębiorstwa w latach 2015-2017. Wszystkie samochody wyposażono w urządzenia telemetryczne w sposób uniemożliwiający ingerencję kierowców lub osób trzecich. Czujniki urządzenia telemetrycznego oraz karty SIM pozwoliły na monitorowanie, zapisywanie i transmisję szeregu danych, określających styl jazdy kierowcy, do dostawcy usług telematycznych. Zagregowane miesięczne dane dla każdego samochodu pozwoliły na dokonanie oceny jego stylu jazdy z punktu widzenia przyjętych 11 kryteriów.

Następnie Autor poddał analizie rezultaty przeprowadzonych badań w podziale na dwie grupy pojazdów, tj. zakwalifikowanych do tzw. grupy ECO i grupy o gorszych parametrach stylu jazdy (grupa NIE ECO).

W pierwszej części dla wybranych charakterystyk jazdy samochodów (w grupie ECO oraz NIE ECO) do analizy wykorzystano takie metody statystyczne jak: miary średnie, miary różnicowania i asymetrii; do weryfikacji hipotezy normalności rozkładu badanych cech

zastosowano test Kołmogorowa- Smirnowa oraz test Shapiro-Wilka do stwierdzenia, że rozkład nie jest normalny.

W kolejnej części przedmiotem analizy jest liczba i wielkość szkód spowodowanych w badanych pojazdach w latach 2015-2017, z wyodrębnieniem szkód, które nie były związane z ruchem pojazdu lub nie były zależne od stylu jazdy kierowcy. W dalszej części skupiono się na analizie szkód związanych z ruchem pojazdu, mających związek z techniką jazdy kierowcy, wykorzystując statystyki opisowe w grupie pojazdów ECO i grupie NIE ECO.

Sposób analizy oraz metodę interpretacji uzyskanych wyników można uznać za poprawne, chociaż brakuje tutaj głębszej refleksji Autora. Innymi słowy wnioski z badania byłyby w pełni zasadne, gdyby przedmiotem badania liczby i wielkości szkód byłaby objęta dodatkowa grupa pojazdów, których kierowcy nie mieliby świadomości, że są przedmiotem badań. Na styl jazdy kierowców wpływała niewątpliwie ich świadomość uczestnictwa w badaniu.

W końcowej części rozdziału Autor zaprezentował wyniki przeprowadzonych, pogłębionych wywiadów indywidualnych na temat czynników wpływających na ryzyko ubezpieczeniowe autocasco floty pojazdów, wśród underwriterów ubezpieczycieli operujących na polskim rynku ubezpieczeniowym. Badanie miało charakter anonimowy. Ankietę skierowano do 15 zakładów ubezpieczeń, a odpowiedzi udzielili underwriterzy z 12 zakładów ubezpieczeń, reprezentujący udział rynkowy w grupach ubezpieczeń komunikacyjnych ponad 90% w 2018r. Wywiad z underwriterem trwał przeciętnie 30 minut.

Odpowiedzi respondentów ankiet poddano pogłębionym badaniom- pozwoliło to Autorowi określić czynniki ryzyka, ich ranking w procesie underwritingu ubezpieczeń komunikacyjnych flot lekkich oraz stopień wykorzystania przez firmy ubezpieczeniowe systemów telematycznych do oceny ryzyka ubezpieczeń komunikacyjnych.

Analiza wyników badania ankietowego posłużyła w pracy do sformułowania szeregu interesujących wniosków na temat wpływu ekonomicznego stylu jazdy kierowców na ryzyko ubezpieczeniowe.

Sposób wykorzystania badań eksperymentalnych oraz przeprowadzenie badań ankietowych wraz z pogłębionym badaniem ich rezultatów świadczy o dużej dojrzałości naukowej Autora. Pozwoliło to Doktorantowi na określenie szeregu ważnych wniosków, co do wpływu eco-

drivingu na szkodowość w ubezpieczeniach flot pojazdów lekkich oraz zakresu jego wykorzystania w underwritingu tych pojazdów przez firmy ubezpieczeniowe.

W sumie uznaję, że przyjęta w pracy metoda badawcza spełnia wymogi pracy naukowej i świadczy o umiejętności Autora stosowania metod naukowych w realizacji celów pracy i weryfikacji hipotezy badawczej.

Treść „Zakończenia” wyczerpuje i porządkuje dorobek całej rozprawy doktorskiej.

VI. Wnioski końcowe

Biorąc pod uwagę wymienione elementy składowe przedstawionej do oceny rozprawy doktorskiej wyrażam opinię, że recenzowana rozprawa stanowi samodzielne i oryginalne rozwiązanie wskazanego przez Autora problemu badawczego i wykazuje Jego ogólną wiedzę w obszarze, wpisującym się w dyscyplinę ekonomia i finanse.

Stwierdzam, że recenzowana rozprawa doktorska Pana mgr Konrada Owsieńskiego pt. „Wpływ eco-drivingu na ryzyko ubezpieczeniowe autocasco floty pojazdów lekkich w Polsce” spełnia wymagania określone w ustawie z dnia 14 marca 2003 r. o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki i wnoszę do Rady Awansów Naukowych Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu o jej przyjęcie i dopuszczenie do publicznej obrony.



Kazimierz Ortyński